



Mons, la gare qui agrandit la Ville

Dossier de presse

Théâtre du Manège
Le 11 avril 2008

Sommaire

1. La passerelle
2. La gare dans l'histoire
3. Pourquoi Mons ?
4. Les démarches du groupe SNCB, d'Euro Liège TGV et de Santiago Calatrava
5. Les 7 vertus de la nouvelle gare
6. Santiago Calatrava : un Grand de l'architecture contemporaine
7. Les acteurs : Who is Who?
8. Contacts presse

1. La passerelle

La passerelle, qui doit relier la ville historique avec son extension, est en discussion depuis le début des années 70 (au moment où l'université a acquis les terrains sur le site des Grands-Prés).

Il était même question à l'époque d'une couverture en dalle.

L'idée de la passerelle a été réaffirmée dans le schéma de structure intra muros de 1977.

2. La gare de Mons et son histoire

La première gare de Mons fut édifée en 1841.

La seconde en 1870.

Celle-ci fut détruite durant la guerre 40-45.

La gare que l'on connaît actuellement a été construite en 1948 et achevée en 1950.

3. Pourquoi Mons ?

Il y a 545 gares en Belgique.

Mons est la 15^{ème} gare belge, la 5^{ème} en Wallonie.

A titre indicatif :

Rang 1 : Bxl Central : 72 194

Rang 3 : Gent : 44 718

Rang 5 : Leuven : 25 895

Rang 8 : Ottignies : 20 370

Rang 10 : Namur : 17 718

Rang 12 : Liège-Guillemins : 16 046

Rang 13 : Charleroi : 11 711

Rang 15 : Mons : **10 113 voyageurs**/jour (qui montent dans le train)

4. Les démarches du groupe SNCB, d'Euro Liège TGV et de Santiago Calatrava

En 2004, La SNCB confie à Euro Liège TGV les missions d'étude et de suivi des travaux de modernisation du site de la gare de Mons. A l'étude de faisabilité menée la même année, succèdent alors les études d'avant-projet sur les volets « **infrastructures ferroviaires** » et « **accueil des voyageurs** ».

Sur le **plan ferroviaire**, les objectifs sont de plusieurs ordres :

- **réduire le nombre de voies de garage** et de relais marchandises pour valoriser les potentialités commerciales et d'accueil des voyageurs ;
- dégager des espaces afin de permettre le franchissement du site et la réalisation de la **double accessibilité à la gare** ;
- uniformiser la **longueur des quais (350 mètres)** et leur **largeur (8,50 m)** ; les repositionner en fonction des accès principaux ;
- adapter le tracé de la ligne 118 pour **augmenter la vitesse** d'entrée en gare.

Sur le **plan « accueil voyageurs »**, il s'agit :

- d'améliorer **la qualité des infrastructures d'accueil** et de rencontrer les normes actuelles pour les personnes à **mobilité réduite** ;
- de **faciliter l'accès aux quais depuis la place et les parkings** ;
- d'optimiser l'accessibilité à la gare et **l'intermodalité** ;
- de **liaisonner le cœur historique** de Mons et le site des **Grands-Prés** ;
- d'aménager **un parking véhicules** ;
- de **valoriser des terrains libérés** connexes à la gare.

Soucieuse de développer un projet de qualité, novateur, intégrant les dimensions fonctionnelles, architecturales et urbanistiques posées lors de l'identification des objectifs, **Euro Liège TGV** décide de faire **appel** à un bureau d'architecture externe et **lance un concours en janvier 2006**.

Ce concours vise à dégager une **esquisse architecturale et urbanistique** portant sur **l'aménagement général du site de la gare**. Cet aménagement inclut un parking paysager, une liaison aérienne entre la place Léopold, la gare et le site des Grands-Prés, en ce compris la desserte des quais via les accès existants et futurs.

Au terme de ce concours, la conception de cet ensemble est confiée à **l'ingénieur et architecte Santiago Calatrava**.

En octobre 2006, la maquette d'esquisse de ce premier acte de la modernisation du site de Mons est **rendue publique**.

Premier avant-projet

Euro Liège TGV présente un premier dossier **d'avant-projet à la mi-2007** qui approfondit l'esquisse présentée quelques mois plus tôt. La **passerelle**, toujours implantée à droite de la gare, est désormais couverte. Elle **joue pleinement son rôle de trait d'union mais, le côté ville s'articule difficilement avec la place et, dans la gare, les quais s'avèrent très dissymétriques par rapport à la passerelle avec un long trajet à accomplir par les voyageurs**.

En outre, en captant une partie du flux des voyageurs, elle les détourne de **la gare au risque de disqualifier** celle-ci. Des multiples réunions tenues avec le Bourgmestre et les urbanistes de la Ville de Mons et des autorités régionales, il ressort bientôt que l'option initiale se heurte à des difficultés majeures de fonctionnalités avec la place devant la gare et avec la gare elle-même.

Second avant-projet.

L'étude est remise sur le métier et **Euro Liège TGV** présente un **second avant-projet** : la **passerelle** est désormais **centrée sur la place Léopold**. Elle devient **l'élément majeur autour duquel s'organisent symétriquement les quais et la place**.

La tête de la passerelle cueille les voyageurs au centre de la place tout comme **les ailes**, qui concentrent **commerces et services**, vont les chercher à la périphérie.

Les flux de passagers sont **ramenés vers le corps de la passerelle** qui irrigue à son tour les quais, **tout en assurant la liaison avec les Grands-Prés**.

En raison de ses **fonctionnalités abouties** et de sa **cohérence**, c'est ce **second avant-projet** qui, par la synthèse qu'il opère, a **reçu l'aval** des instances de la **SNCB Holding et d'Infrabel**.

Il va néanmoins de soi qu'une **série d'études** devront encore être réalisées pour **notamment, affiner** les **circulations** des **bus** et des **voitures**, en particulier côté ville.

Par ses nouvelles fonctionnalités, la nouvelle gare-passerelle de Mons agrandira la ville !

5. Les 7 vertus de la nouvelle gare.

1. **La liaison piétonne entre le centre-ville et le site des Grands-Prés** devient enfin **une réalité** par une passerelle qui enjambe les voies de chemin de fer. La nouvelle ville, que constituent les Grands-Prés avec aujourd'hui, son centre commercial, Lotto Mons.Expo, son cinéma, ses PME, demain ses logements, est enfin physiquement liée au cœur historique de la ville.

En d'autres mots, cela **permet** :

- **aux piétons d'aller et venir** du **centre-ville** vers les **Grand-Prés**, le centre-commercial, le Lotto Mons.Expo, vers le Grand Large et la nouvelle piscine ;
- **aux habitants des 380 nouvelles constructions** qui vont s'ériger sur le site des Grands-Prés d'accéder aisément via le cheminement piéton au cœur historique de la ville.

2. **La réduction de la balafre urbaine** que constitue l'espace occupé actuellement par la SNCB au cœur de la ville. **7 voies de chemin de fer sur 20 seront supprimées**, celles qui n'étaient plus utilisées et celles dont l'usage s'est avéré sporadique. Les **importantes bandes de terrain** situées entre les premières voies et les boulevards Gendebien et Charles Quint (ancienne douane et ancienne poste) **pourront être valorisées**.

3. De **nouveaux quais de trains de 350m seront couverts et facilement accessibles** pour les **valides** et les **moins valides**, qu'ils viennent de la **place** de la gare (place Léopold) ou qu'ils viennent du site des **Grands-Près**. L'accessibilité est accrue dans un principe de « multi modalité » pour tous les **voyageurs**, qu'ils rejoignent la gare en **voiture, taxis, bus, deux roues** ou qu'ils soient **piétons**.

4. **La possibilité existe enfin de construire une gare de bus du TEC** du côté « Grand-Près ». Une telle nouvelle gare de bus accélérerait l'arrivée des **1200 voyageurs/jour** qui utilisent le bus et le train.
En d'autres mots, cela permet **aux usagers qui viennent en bus** d'accéder plus vite à la gare par un parcours aisé.

5. **800 nouvelles places de parking** seront disponibles pour les navetteurs venant à la gare en voiture. Une centaine de places de parking, pour commencer, seront réservées **aux deux roues** mais adaptables selon la demande.
En d'autres mots, cela permet **aux usagers qui viennent en voiture** de trouver facilement de la place pour parquer leur véhicule ou leur deux-roues au pied des quais.

6. Le **quartier de la gare**, l'un des plus **dégradé** du Grand Mons, fera l'objet d'une **rénovation urbaine** pour qu'il redevienne un quartier agréable et rassurant où viendront se développer de nouvelles activités.
Il est à noter à ce titre un projet important ! Un projet de Construction d'un **Centre des Congrès** a été soumis aux autorités régionales et européennes dans le cadre des **fonds européens**. Une réponse devrait être fournie pour la fin mai 2008 :
En d'autres mots, avec ce projet conjugué cela permet :
- **aux touristes et congressistes** de disposer au **pied du centre-ville historique** d'un **centre de congrès** qui jouxtera la gare ;

- **aux piétons et voyageurs** de disposer d'une **offre commerciale enrichie** et nouvellement localisée au cœur de la nouvelle gare ;
 - **à la Ville de Mons et ses habitants**, l'opportunité de développer davantage le « **tourisme d'un jour** » et de renforcer sa vocation de **ville touristique** au plus grand bénéfice du secteur HORECA et commerces.
7. **Enfin, la réalisation architecturale est l'œuvre d'un des plus grands architectes contemporains, Santiago Calatrava.**

6. Santiago Calatrava, un Grand de l'architecture contemporaine.

Quel fabuleux destin construit au départ d'une grande intelligence, celle de l'esprit et celle du cœur. C'est un **sculpteur**, un **ingénieur** et un **architecte de grand talent**.

M. Calatrava, a remporté le concours organisé par Euro Liège TGV pour les aménagements de la gare de Mons.

Sa brillante carrière compte des réalisations exceptionnelles comme par exemple : des **ponts et liaisons** parmi les plus subtiles et merveilleux comme ceux de **Suisse**, de **Séville**, de **Bilbao**, de **Buenos Aires** ou le **4^{ème} pont sur le Canal Grande de Venise**.

Santiago est auteur de **tours**, les unes plus remarquables que les autres, **tours habitées ou tours de communication** comme celles de **Barcelone**, de **l'aéroport de Bilbao**, celle en **quinconce** qui prendra place en **bordure de la « East River »** à **l'extrême sud de Manhattan** à New York ou la **plus haute tour de Chicago** et la plus originale car elle sera **torsadée** .

Calatrava est également l'architecte **d'opéra** ou du stade **olympique d'Athènes**.

Quant aux **gares**, ce qui nous intéressent plus directement, Santiago a construit ou est en train de construire les gares les plus prestigieuses comme celles de **Zurich**, **Lyon- Saint-Exupéry**, **Valence**, **Lisbonne**, **Liège** et celle qui va **jouxter le Ground zéro à New York**.

Avec ses quais à **18 mètres sous sol** et ses ailes qui atteignent plus de **50 m hors sol**, Santiago a offert aux New-Yorkais une gare d'exception dont le **toit** pourra **complètement s'ouvrir au ciel quand la météo le permettra et tous les 11 septembre.**

2015

Il va sans dire qu'une œuvre de Santiago Calatrava, comme la nouvelle gare, constituera un atout puissant supplémentaire pour notre candidature de Capitale européenne de la culture en 2015.

7. Les acteurs : Who is who ?

La Ville de Mons;

La SNCB Holding, institution faitière de la SNCB ;

Infrabel ;

Euro Liège TGV qui a été chargée de procéder aux études et d'assumer le suivi des travaux.

X X X

Santiago CALATRAVA, Ingénieur et architecte ;

Elio DI RUPO, Ministre d'Etat, Bourgmestre de Mons

Vincent BOURLARD, responsable des gares à la SNCB Holding et Administrateur délégué d' Euro Liège TGV

Jean-Claude FONTINOY, Président de la SNCB Holding et d' Euro Liège TGV ;

Jannie HAEK, Administrateur délégué de la SNCB Holding ;

Luc LALLEMAND, Administrateur délégué d'Infrabel ;

Toon COLPAERT, Président d'Infrabel ;

Jean-Marie RAVIART, Vice – Président d'Euro Liège TGV et Directeur Général d'Infrabel ;

Richard BENRUBI , ville de Mons ;

Michèle ROUHART, ville de Mons ;

Direction et responsables du TEC local

Direction et responsables du MET.

Vincent BOURLARD a été le grand artisan du projet.

8. Contacts presse

Ville de Mons - Service des Relations Extérieures

Juliette Picry

Attachée de presse – Cabinet du Bourgmestre

Hôtel de Ville, Grand – Place – 7000 Mons

Tél. : 065/40.59.71

Fax : 065/40.59.09

Gsm : 0497/97.08.73

Email : juliette.picry@ville.mons.be

Euro Liège TGV

Martine Doutreleau

Communication – Relations publiques

26 Place de Bronckart

4000 Liège

Tél : 04/254.19.58

Fax : 04/254.16.62

GSM : 0475/43 29 49

Email : m.doutreleau@euro-liege-tgv.be

SANTIAGO CALATRAVA

Architect, artist, and engineer Santiago Calatrava was born on July 28, 1951, in Valencia, Spain.

Calatrava attended primary and secondary school in Valencia. From the age of eight, he also attended the Arts and Crafts School, where he began his formal instruction in drawing and painting. When he was thirteen, his family took advantage of the recent opening of the borders and sent him to France as an exchange student. Upon completing high school in Valencia, he went to Paris with the intention of enrolling in the *École des Beaux-Arts*; but as he arrived in June 1968 during a period of student boycotts, he found his plan was unworkable. He returned to Valencia and enrolled in the *Escuela Técnica Superior de Arquitectura*, a relatively new institution, where he earned a degree in architecture and took a post-graduate course in urbanism. While at the school, he also undertook independent projects with a group of fellow students, bringing out two books on the vernacular architecture of Valencia and Ibiza.

Attracted by the mathematical rigor of certain great works of historic architecture, and feeling that his training in Valencia had given him no clear direction, Calatrava decided to pursue post-graduate studies in civil engineering and enrolled in 1975 at the ETH (Federal Institute of Technology) in Zurich. He received his Ph.D. in 1981. It was during this period that he met and married his wife, who was a law student in Zurich.

After completing his studies, he took on small engineering commissions, such as designing the roof for a library or the balcony of a private residence. He also began to enter competitions, believing this to be the most likely way to secure commissions. His first winning competition proposal, in 1983, was for the design and construction of Stadelhofen Railway Station in Zurich, the city in which he established his office.

In 1984, Calatrava, designed and built the Bach de Roda Bridge in Barcelona. This was the beginning of the bridge projects that established his international reputation. Among the other notable bridges that followed were the Alamillo Bridge and Cartuja Viaduct, commissioned for the World's Fair in Seville (1987-92); the Campo Volantin Footbridge in Bilbao (1990-97); and the Alameda Bridge and Metro Station in Valencia (1991-95).

Calatrava established his firm's second office, in Paris, in 1989, when he was working on the Lyon Airport Station (1989-94). He opened his third office, in Valencia, in 1991 to facilitate work on a competition, a very large cultural complex and urban intervention there, the City of Arts and Sciences, to which Calatrava buildings are still being added. Other large-scale public projects from the late 1980s and 1990s include the BCE Place Galleria in Toronto (1987-92), the Lyon—Saint Exupéry Airport Railway Station, Satolas, France (1989-94), and the Oriente railway station in Lisbon (1993-98, commissioned for Expo '98).

Exhibitions of Calatrava's work were first mounted in 1985, with a showing of nine sculptures in an art gallery in Zurich. A new stage in recognition was marked by two solo exhibitions: a retrospective at the Royal Institute of British Architects, London, in 1992, and the exhibition *Structure and Expression* at The Museum of Modern Art, New York, in 1993. The latter exhibition included an installation in the museum's Sculpture Garden of *Shadow Machine*, a large-scale sculpture with undulating concrete "fingers." *Santiago Calatrava: Artist, Architect, Engineer*, an exhibition of architectural models, sculpture and drawings was presented at the Palazzo Strozzi in Florence, Italy (2000 - 2001). Similar exhibitions were mounted in 2001 in Dallas, Texas (to inaugurate the new Meadows Museum) and in Athens, at the National Gallery, Alexandros Soutzos Museum, and in 2003 at the Kunsthistorisches Museum in Vienna. In 2005 two solo exhibitions of his work as an artist were mounted in New York, one at the Metropolitan Museum of Art titled *Santiago Calatrava: Sculpture into Architecture* and the second at the Queen Sofia Spanish Institute, *Clay and Paint: Ceramics and Watercolors by Santiago Calatrava*. In 2006 the exhibition *Obra Reciente y Proceso de Creación de Santiago Calatrava* was mounted in Oviedo, Spain, at the University. In 2007 Es Baluard Museo d'Art Modern i Contemporani de Palma in Majorca presented *Santiago Calatrava: Escultures, Dbuixos i Ceràmiques* and *Santiago Calatrava: dalle forme all'architettura* was exhibited at the Quirinale Palace in Rome. *Santiago Calatrava Architecture et Olimpisme* was on view at the Musée Olympique Lausanne, Switzerland from October 2007 through January 2008.

Projects completed since 2000 include Sondica Airport, Bilbao, Spain (2000); Pont de l'Europe, Orléans, France (2000); Bodegas Ysios winery in Laguardia, Spain (2001); Puente de la Mujer in Buenos Aires (2001); Calatrava's first building in the United States—the expansion of the Milwaukee Art Museum, Milwaukee, Wisconsin (2001); James Joyce Bridge, Dublin, Ireland (2003); Auditorio de Tenerife, Santa Cruz, Canary Islands (2003); Three Bridges over the Hoofdvaart, Hoofddorp, Holland (2004); Sundial Bridge, Redding, California (2004); Athens Olympic Sports Complex (2004); Zurich University Law Faculty (2004); and Turning Torso Tower, Malmö, Sweden (2005); Petah Tikah Bridge, Israel (2006); the Palau de les Arts Reina Sofia (2006) the most recent major building in Valencia's City of Arts and Sciences; and three bridges in Reggio Emilia, Italy (2002-2007), part of a complex that will include a new high-speed railway station for the city.

Among the projects now nearing completion are the Quarto Ponte sul Canal Grande, Venice, Italy; Liège Guillemins TGV Railway Station, Liège, Belgium; the Palacio de Congresos, Oviedo, Spain; and a Light Rail Train Bridge in Jerusalem, Israel.

Calatrava opened an office in New York City in 2004 (having closed the Paris office in 2003) in order to be closer to a number of important recent commissions in the United States. These include the World Trade Center Transportation Hub in New York; three bridges over the Trinity River in Dallas, Texas; a new music center for the Atlanta Symphony Orchestra in Atlanta, Georgia; and the Chicago Spire, a residential tower which will be the tallest building in the Western Hemisphere when it is completed. Other projects in design and construction elsewhere in the world include Campus Buildings and Sports Center, Maastricht, The Netherlands; Serrería Bridge and Agora, Valencia; and the Città della Sport, Rectorate and campus master plan for Roma II University in Tor Vergata, Italy.

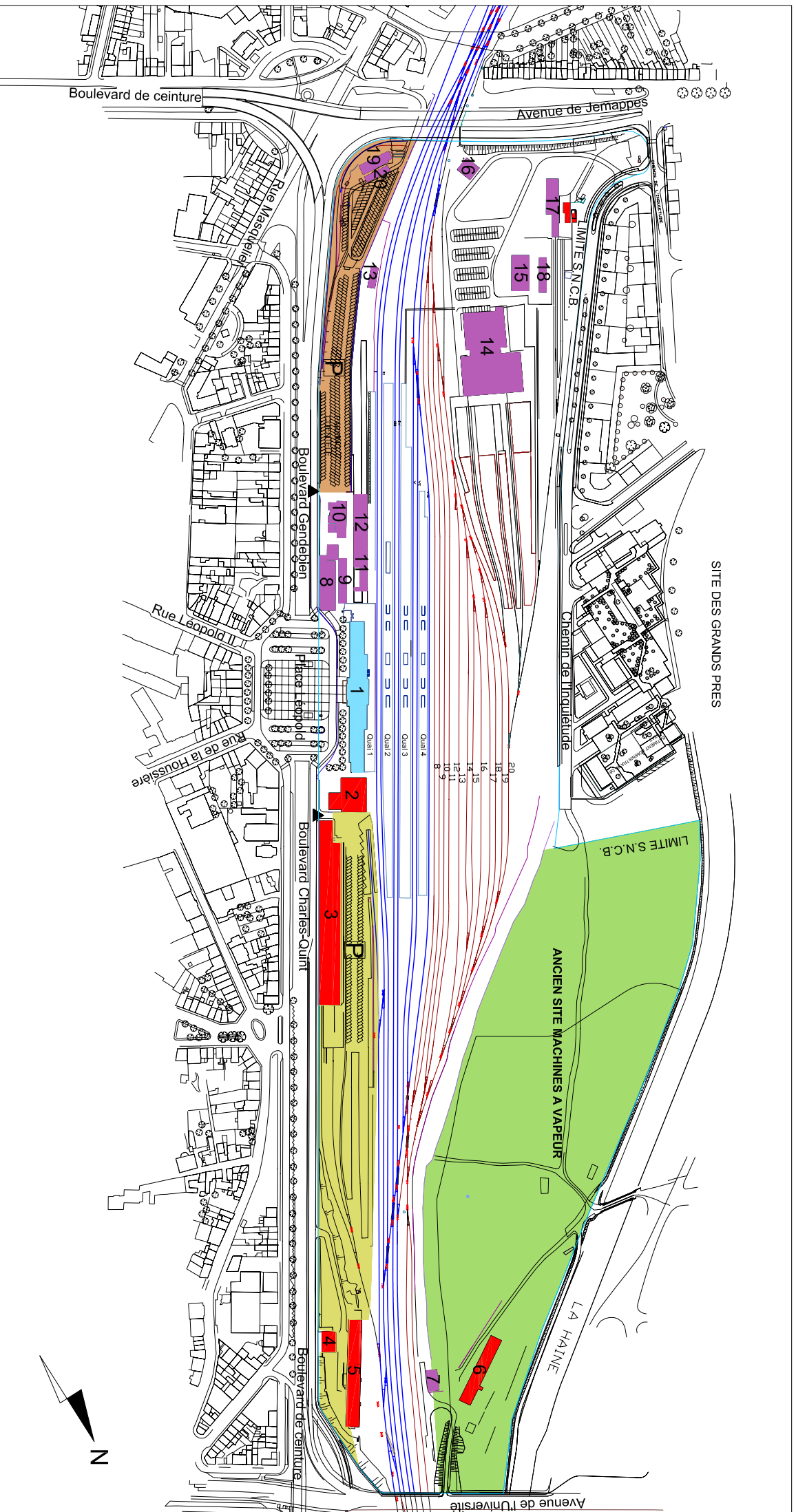
Honors and awards given to Santiago Calatrava include the August Perret Prize from the Union Internationale d'Architectes (UIA) in 1987; the 1988 IABSE Prize from the International Association of Bridge and Structural Engineering; the Gold Medal of the Institute of Structural Engineers, London (1992); Creu de Saint Jordi from the Generalitat de Catalunya, Barcelona, Spain (1994); Medalla de Oro al Mérito de las Bellas Artes from the Ministry of Culture in Granada, Spain (1996); Officier de l'Ordre des Arts et Lettres from the Republic of France (1998); Premio Príncipe de Asturias de las Artes in 1999; the 2000 Medalla de Oro of the Circulo de Bellas Artes, Valencia; the Sir Misha Black Medal, Royal College of Art, London (2002); the 2002 Leonardo da Vinci Medal from SEFI (Société pour la Formation des Ingénieurs); Grande Médaille d'Or from Académie d'Architecture, Paris; the Silver Beam Award from the Swedish Institute of Steel Construction (2003); the Golden Plate Award from the Academy of Achievement, Chicago, Illinois (2004); the 2004 Gold Medal from the Queen Sofia Spanish Institute, New York; Premio Nacional a las Artes y las Ciencias Aplicadas al Deporte 2004, from the Consejo Superior de Deportes of Spain; the 2005 AIA Gold Medal from the American Institute of Architects; the 2005 Eugene McDermott Award in the Arts from the Council for the Arts at M.I.T.; Alta Distinción de la Generalitat Valenciana (2005); and both the 2005 Premio Nacional de Ingeniería Civil and 2005 Premio Nacional de Arquitectura from the Spanish Government.









Many individual Calatrava projects have been honored by professional societies, publications and governmental entities. The Milwaukee Art Museum expansion was named "Best of 2001" by *Time Magazine*; "2002 Best Large Structure" by the Structural Engineers Association of Illinois; and "2004 Outstanding Structure" by the International Association for Bridge and Structural Engineering; and "2004 Outstanding Project Award" from the National Council of Structural Engineers Associations, Chicago, Illinois. Turning Torso Tower earned the "2003 Silver Beam Award" from the Swedish Institute of Steel Construction; the "2005 MIPIM Award" from the Marché International des Professionnel d'Immobilier; and the "fib 2006 Award for Outstanding Concrete Structures" from the International Federation for Structural Concrete. Liège Guillemins High Speed Railway Station was awarded the ESCN European Award for Excellence in Concrete in 2006, by the European Concrete Societies Network, and Calatrava projects have received a total of five ECCS European Steel Design Awards to date from the European Convention for Constructional Steel (for Kronprinzenbrücke, Berlin, in 1997; for Pont de l'Europe, Orléans, in 2001; the Law Faculty Library, Zurich, in 2003; and for both the Three Bridges over the Hoofdvaart in the Netherlands and the Olympic Stadium in Athens in 2005.

Santiago Calatrava was named a "Global Leader for Tomorrow" by the World Economic Forum in Davos, Switzerland (1993) and one of the "Time 100" most influential people by *Time Magazine* in 2005. He has received 15 honorary doctorates to date and is a Permanent Honorary Guest (Ständiger Ehrengast) of the University of Zurich.

SITUATION EXISTANTE

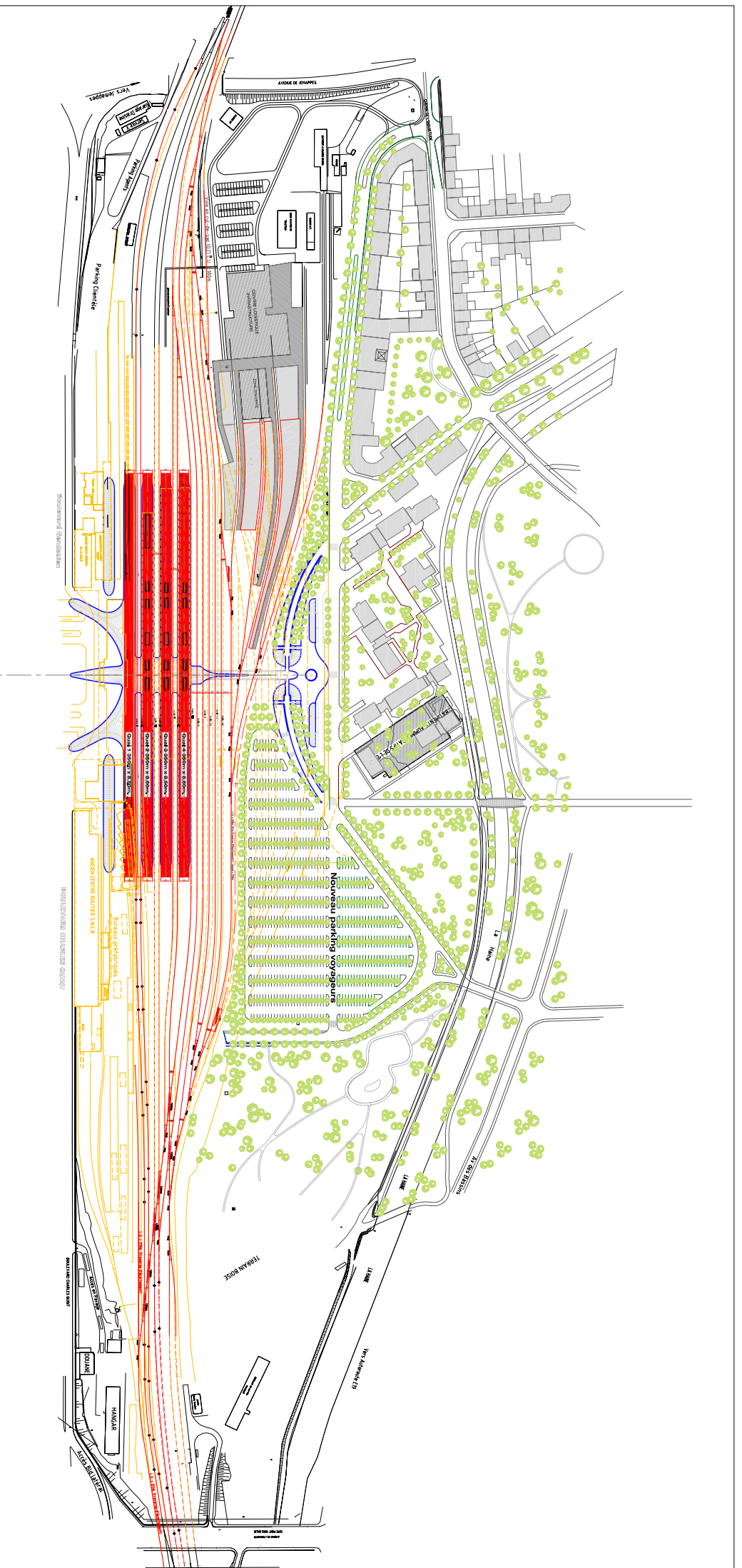
SITE DES GRANDS PRES



- | | | | |
|--|------------------------|---|--|
|  | Limite S.N.C.B. |  | Parking |
|  | Bâtiment désaffecté |  | Zone ancien site des machines à vapeur |
|  | Bâtiment des voyageurs |  | Zone Charles-Quint |
|  | Bâtiment en fonction |  | Zone Gendebien |
-
- | | | | | | | | |
|----|--------------------------------|-----|-------------------------------|-----|---|-----|-----------------------------|
| 1. | Bâtiment des voyageurs | 6. | Ancienne remise à vapeur | 11. | Containers pour centre de formation conducteurs (SIMBASE) | 16. | Poste H.T. |
| 2. | Ancien tri-postal (démoli) | 7. | Poste H.T. | 12. | Containers police fédérale | 17. | Centre entretien caténaires |
| 3. | Ancien centre roulier (démoli) | 8. | Centre médical régional (CMR) | 13. | Garage de véhicules de services | 18. | Cabine H.T. |
| 4. | Bâtiment des douanes (démoli) | 9. | Ancien bâtiment de la poste | 14. | Centre logistique infrastructure (CL) yc hall technique | 19. | Ancien garage Draisine |
| 5. | Entrepôt des douanes (démoli) | 10. | Magasin S.N.C.B./cabine H.T. | 15. | Sous-station caténaires | 20. | Service des voies |



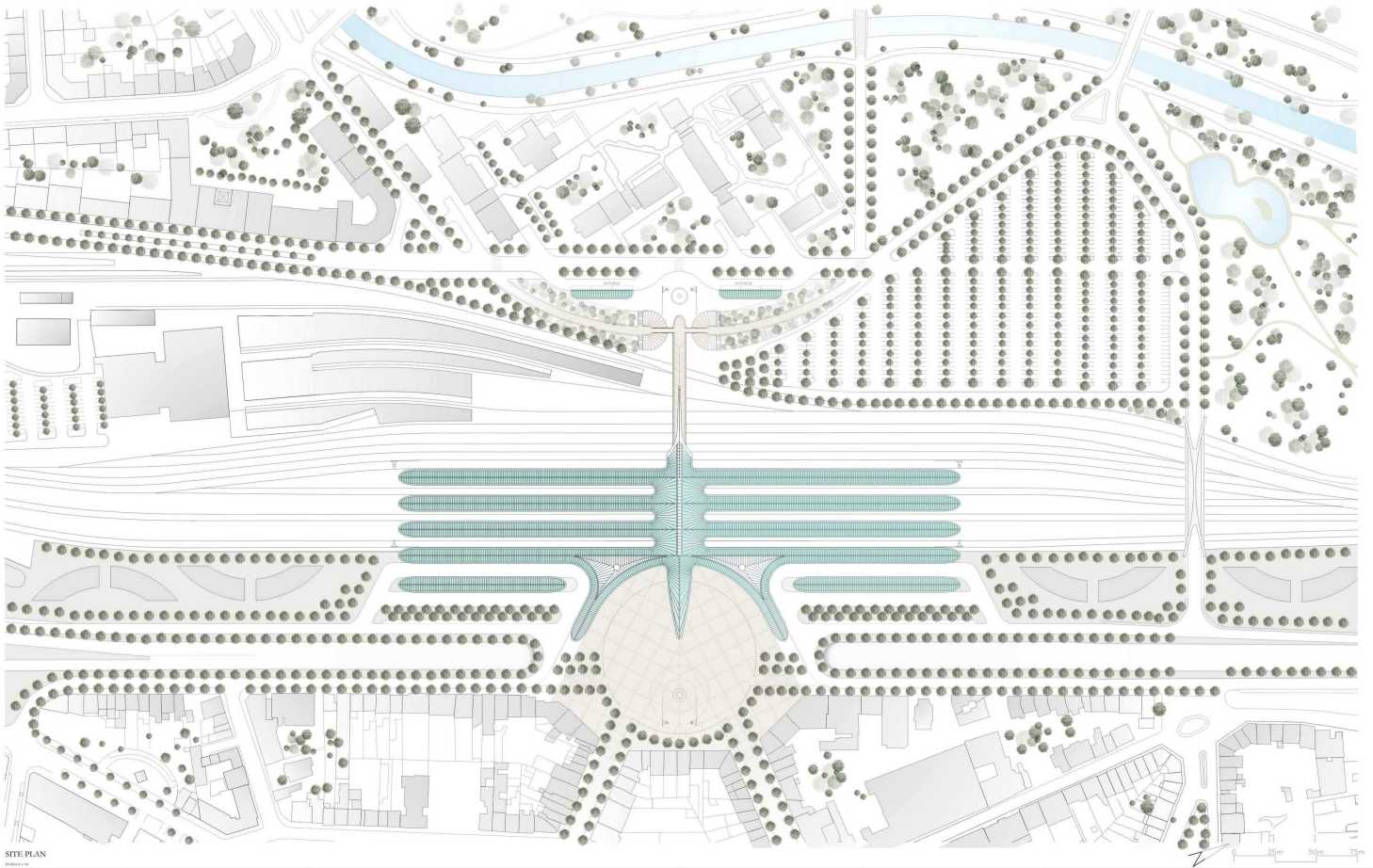
INSTALLATIONS FERROVIAIRES
Avant-projet du 25-02-2008
SITUATION A REALISER



- Installations à démolir
- Infrastructures ferroviaires à moderniser
- Nouvelle infrastructure d'accueil pour les voyageurs



GARE DE MONS



SITE PLAN

AVANT PROJET

SANTIAGO CALATRAVA

